

Joukkoliikenteen julkisen rahoitusjärjestelmän uudistaminen

Työryhmän mietintö

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Työryhmä		Työryhmämietintö	
Puheenjohtaja Mikael Nyberg		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Sihteeri Katariina Myllärniemi		Toimielimen asettamispäivämäärä	
		11.11.2008	
Julkaisun nimi			
Joukkoliikenteen julkisen rahoitusjärjestelmän uudistaminen			
Tiivistelmä			
<p>Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.11.2008 työryhmän selvittämään joukkoliikenteen rahoitusjärjestelmän uudistamista ja tekemään ehdotuksensa valtion ja kuntien rahoituksen työnjaosta ja tehostamisesta. Työryhmä rajasi työn linja-autoliikenteen rahoituksen tarkasteluun.</p> <p>Työryhmä esittää mietinnössään, että suunnittelualueen matkustustarpeita tarkastellaan koko alueen liikenteellisenä kokonaisuutena. Suunnittelualueella toimivaltaisen viranomaisen, kuntien ja maakuntien liittojen yhteisesti valmistellun palvelutason mukaisesti toteutettavan joukkoliikenteen sopimuksen mukainen korvaus jaetaan pääsääntöisesti tasan valtion ja kuntien kesken. Kyse on sekä valtion että kunnan kannalta harkinnanvaraisesta rahoituksesta ilman lakisääteistä rahoitusvelvoitetta. Valtio tukee harkinnanvaraisesti niitä kuntia, joille järjestelmän muutos on ilmeisen kohtuuton tai joille liikenteen alijäämän osuus asukasta kohden muodostuu keskimääräistä huomattavasti korkeammaksi. Suuria kaupunkeja ja pitkämatkaista runkoverkkoon kuuluvaa bussiliikennettä tarkastellaan erikseen.</p> <p>Valtion ja kuntien välinen kustannusten jakoperiaate kirjataan joukkoliikennelakiin. Uuden toimintamallin mukaisten käyttöoikeussopimusten rahoitusta varten perustetaan valtion talousarvioon erillinen momentti viimeistään vuoden 2014 talousarvioon. Siirtymä kautena joukkoliikenteen järjestämisvastuu valtion ja kuntien kesken säilyy nykyisellään siihen saakka, kun alueelliset palvelutasomäärittelyt on laadittu ja suunnittelukokonaisuudet voidaan toteuttaa. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää pitkämatkaisen bussiliikenteen ja muiden liikennemuotojen rahoituksen työnjaon periaatteita koskevan jatkotyön.</p> <p>Lisäksi työryhmä toteaa, että uusien elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimivalta-alueella valtion rahoitusta koskevia pitkäjänteisiä sopimuksia voidaan tehdä budjettiehdolla ja että valtionavustusten pitkäjänteisyyttä on tarvittaessa mahdollista parantaa aiesopimusmenettelyn avulla. Mietintöön liitettiin yksi eriyvä mielipide ja kaksi lausumaa.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
joukkoliikenne, julkinen liikenne, rahoitus			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilö/LVM Marcus Merin			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 49/2009		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	978-952-243-117-2 (painotuote) 978-952-243-118-9 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote)	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
44	suomi		julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Liikenne- ja viestintäministeriö		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Arbetsgrupp		Betänkande	
Ordförande Mikael Nyberg		Uppdragsgivare	
		Kommunikationsministeriet	
Sekreterare Katariina Myllärniemi		Datum för tillsättandet av organet	
		11.11.2008	
Publikation (även den finska titeln)			
Reformering av finansieringssystemet för kollektivtrafiken			
Referat			
<p>Kommunikationsministeriet tillsatte 11.11.2008 en arbetsgrupp med uppgift att utreda en reformering av finansieringssystemet för kollektivtrafiken och lägga fram förslag på en arbetsfördelning av finansieringen mellan stat och kommun samt på hur den kan effektiviseras. Arbetsgruppen avgränsade sitt arbete till att omfatta en granskning av finansieringen av busstrafiken.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår i sitt betänkande att färdbehovet inom planeringsområdet granskas som en trafikhelhet för hela området. Ersättningen i enlighet med avtalet om kollektivtrafik som bedrivs inom planeringsområdet på basis av den servicenivå som den behöriga myndigheten och kommunerna och förbunden på landskapsnivå gemensamt har berett fördelas i regel jämt på staten och kommunerna. För både statens och kommunernas del är det fråga om en finansiering som baserar sig på bedömningar och utan lagstadgade finansiella förpliktelser. Staten stödjer enligt prövning kommuner för vilka ändringen av systemet är uppenbarligen oskäligt eller för vilka trafikunderskottets andel per invånare stiger avsevärt i genomsnitt. Stora städer och den långväga busstrafiken inom stamnätet analyseras separat.</p> <p>Principen för kostnadsfördelningen mellan staten och kommunerna skrivs in i kollektivtrafiklagen. För finansieringen av koncessionsavtalen enligt den nya handlingsmodellen införs i statsbudgeten ett särskilt moment senast i budgeten för år 2014. Under övergångsperioden bibehålls ansvaret för organiseringen av kollektivtrafiken mellan staten och kommunerna oförändrat fram till att den regionala servicenivån har definierats och planeringshelheterna kan genomföras. Kommunikationsministeriet inleder det fortsatta arbetet med principerna för fördelningen av finansieringen av den långväga busstrafiken och andra trafikformer.</p> <p>Arbetsgruppen konstaterar dessutom att på lång sikt uppgjorda avtal om statsfinansieringen inom de nya närings-, trafik- och miljöcentralernas kompetensområde kan ingås med budgetvillkor och att det är möjligt att med hjälp av intentionsavtalsförfarande förbättra statsunderstödens långsiktighet. Till betänkandet fogades en reservation och två yttranden.</p>			
Nyckelord			
kollektivtrafik, finansiering			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid kommunikationsministeriet är Marcus Merin			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 49/2009		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	978-952-243-117-2 (trycksak) 978-952-243-118-9 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak)	Språk	Pris	Sekretessgrad
44	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
Kommunikationsministeriet		Kommunikationsministeriet	

Authors (from body; name, chairman and secretary of the body)		Type of publication	
Work group		Report	
Chairman Mr Mikael Nyberg		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Secretary Ms Katariina Myllärniemi		Date when body appointed 11 November 2008	
Name of the publication Reviewing the system of funding for public transport			
<p>Abstract</p> <p>On 11 November 2008 the Finnish Ministry of Transport and Communications appointed a work group to explore the possibilities of reviewing the system of funding for public transport and to put forward its proposals concerning how the state and local authorities should share responsibility for managing funding and making the system more efficient. The work group confined its work to an examination of the situation regarding the financing of bus transport.</p> <p>In its report the work group is proposing that travel needs in the planning area should be examined in terms of transport for the entire region. Under the agreement on public transport jointly drafted by the competent authority, the local authorities and the regional councils in the planning area, and implemented in accordance with the standard of service, payments will mainly be shared equally by the state and the local authorities. What is at issue here is discretionary funding on the part of the state and the local authority without any statutory funding obligation. As a matter of discretion, the state will subsidise those local authorities for which the change to the system is clearly expensive or for which the share of the transport deficit per head of population is far higher than the average. Large cities and long-distance bus services that are part of the trunk network will be examined separately.</p> <p>The principle of cost-sharing between the state and the local authorities is laid down in the Finnish Public Transport Act. A separate item in the state budget is to be created for the funding of agreements on right of use under the new measure, to be introduced in time for the 2014 budget. During the transition period the share of responsibility between the state and the local authorities for organising public transport will remain as it is at present and until local standards have been decided on in writing and the plans can go ahead. The Ministry of Transport and Communications is to continue its work on the principles of the share of responsibility for the funding of long-distance bus services and other forms of transport.</p> <p>The work group is also proposing that long-term agreements on state funding in the area of competence of the new Business Development Centres, Traffic Management Centres and (Regional) Environment Centres can be concluded by means of a budgetary element, and that it is possible, if necessary, to make state assistance available for longer periods of time by means of the procedure that relates to letters of intent. One dissenting opinion and two statements were attached to the report.</p>			
Keywords public transport, financing			
Miscellaneous Contact person at the Ministry Mr Marcus Merin			
Serial name and number	ISSN	ISBN	
Publications of the Ministry of Transport and Communications 49/2009	1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	978-952-243-117-2 (printed version) 978-952-243-118-9 (electron. version)	
Pages, total (printed version)	Language	Price	Confidence status
44	Finnish		Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.11.2008 työryhmän selvittämään joukkoliikenteen rahoitusjärjestelmän uudistamista ja tekemään ehdotuksensa valtion ja kuntien rahoituksen työnjaosta ja tehostamisesta.

Toimeksiannon mukaan työryhmän tehtävänä oli

1. Määrittää valtion rahoituksen piiriin kuuluva joukkoliikenne sekä määrittää valtion ja kuntien työnjako sekä kustannusten jaon perusteet palvelujen järjestämisessä ja kehittämisessä.
2. Suunnitella joukkoliikennemomentin rakenne siten, että se olisi mahdollisimman selkeä ja johdonmukainen ja loisi mahdollisimman hyvät edellytykset valtion rahoituksen vaikuttavuuden parantamiselle.
3. Luoda edellytykset joukkoliikenteen palvelujen pitkäjänteiselle ostolle ja kehittämiselle. Momentin tulee mahdollistaa useampaa vuotta koskevat rahoituspäätökset mm. liikennepalvelujen ostot ja kaupunkiseutukohtaiset aiesopimukset.
4. Tehdä esitys rahoitusjärjestelyistä ja rahojen siirrosta kunnilta valtion viranomaiselle tilanteessa, jossa kunnat ovat antaneet liikennepalvelujen järjestämisen valtion viranomaiselle.
5. Tehdä esitys menettelytavasta, jolla joukkoliikennemomentin alueellinen joukkoliikennerahoitus jaetaan alueellisten viranomaisten käyttöön.

Työryhmä rajasi uudistustyön linja-autoliikenteen rahoituksen tarkasteluun. Aluehallintouudistuksen ja liikenne- ja viestintäministeriön virastouudistuksen vuoksi työryhmä ei käsitellyt esitystä menettelytavasta, jolla rahoitus jaetaan alueellisten viranomaisten käyttöön. Työryhmän valmisteluaikaa jatkettiin marraskuun loppuun 2009 johtuen uuden joukkoliikennelain valmistelun pitkittymisestä.

Työryhmä esittää toteutettavaksi seuraavat toimet:

- **Suunnittelualueen matkustustarpeita tarkastellaan koko alueen liikenteellisenä kokonaisuutena.** Toimivaltainen viranomainen määrittelee joukkoliikenteen palvelutason yhteistyössä alueensa kuntien ja maa-

kunnan liittojen kanssa sekä toteuttaa riittävän koordinoinnin yhteistyössä alueen kaupunkiviranomaisen kanssa.

- **Suunnittelualueella yhteisen näkemyksen kautta toteutettavan joukkoliikenteen sopimuksen mukainen korvaus jaetaan siten, että valtion rahoitusosuus on pääsääntöisesti enintään puolet.** Kyseessä on sekä valtion että kunnan kannalta harkinnanvaraisesta rahoituksesta ilman lakisääteistä rahoitusvelvoitetta.
- **Valtio tukee harkinnanvaraisesti niitä kuntia, joille järjestelmän muutos on ilmeisen kohtuuton tai joille liikenteen alijäämän osuus asukasta kohden muodostuu keskimääräistä huomattavasti korkeammaksi** pitkistä etäisyyksistä tai tieverkon vuoksi kasaantuvasta ylimääräisestä palvelusta johtuen. Liikenne- ja viestintäministeriö/Liikennevirasto tekee palvelutasomäärittysten ja linjastosuunnitelmien valmistuttua suunnittelualue- ja kuntakohtaiset koelaskennat.
- **Valtion ja kuntien välinen kustannusten jakoperiaate kirjataan joukkoliikennelakiin.** Siirtymäkautena joukkoliikenteen järjestämisperiaatteet valtion ja kuntien kesken säilyvät nykyisellään siihen saakka kunnes alueelliset palvelutasomäärittelyt on laadittu ja suunnittelukokonaisuuudet voidaan toteuttaa.
- **Uuden toimintamallin mukaisten käyttöoikeussopimusten rahoitusta varten perustetaan valtion talousarvioon erillinen momentti.**
- Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää **pitkämatkaisen bussiliikenteen ja muiden liikennemuotojen rahoituksen työnjaon periaatteita** koskevan jatkotyön.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut hallitusneuvos Mikael Nyberg, LVM sekä jäsenenä budjettineuvos Esko Tainio, VM, johtaja Leena Karessuo, Kuntaliitto, liikennehallintopäällikkö Pekka Rintamäki, ESLH, ylitarkastaja Seppo Huttunen, ISLH, talousjohtaja Jaana Kuusisto, LVM, hallitusneuvos Tuula Ikonen, LVM, ylitarkastaja Merja Nikkinen, LVM ja yli-insinööri Marcus Merin, LVM. Sihteereinä ovat toimineet ylitarkastaja Merja Nikkinen, LVM ja neuvoteleva virkamies Katariina Myllärniemi, LVM.

Työryhmä on kokoontunut kahdeksan kertaa. Valtiovarainministeriön edustaja on liittänyt mietintöön eriävän mielipiteen ja liikenne- ja viestintäministeriö sekä Suomen kuntaliitto lausumat.

Saatuaan tehtävänsä päätökseen työryhmä luovuttaa mietintönsä liikenne- ja viestintäministeriölle ja ehdottaa, että ministeriö lähettää mietinnön lausunto-
kierrokselle.

Helsingissä 30. päivänä marraskuuta 2009



Mikael Nyberg

Esko Tainio

Pekka Rintamäki

Jaana Kuusisto

Marcus Merin

Katariina Myllärniemi

Leena Karessuo

Seppo Huttunen

Tuula Ikonen

Merja Nikkinen

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

1	TAUSTA JA TAVOITTEET	9
2	RAHOITUKSEN NYKYTILA	10
2.1	Julkisen liikenteen matkamäärät.....	10
2.2	Julkisen liikenteen rahoitus.....	11
2.3	Joukkoliikenteen palvelutaso ja liikennepalvelujen rahoitus	12
2.4	Valtion rooli ja rahoitus.....	13
2.5	Kuntien rooli ja rahoitus	14
3	VALTION JA KUNTIEN RAHOITUKSEN TYÖNJAOSTA	15
3.1	Aiempiä tarkasteluja.....	15
3.2	Valtion vastuun lisääminen	16
4	TYÖRYHMÄN EHDOTUS VALTION JA KUNTIEN TYÖNJAOKSI	17
4.1	Rahoitusmalli.....	17
4.1.1	Pääperiaatteet	17
4.1.2	Kuntien välinen kustannusten jako	18
4.1.3	Rahoitusmallin toteuttaminen	19
4.1.4	Rahoituslaskelmat: ELY – toimivalta-alueet	19
4.1.5	Rahoituslaskelmat: Lupaviranomaiskaupungit	21
4.1.6	Suuret kaupungit	22
4.2	Vaikutusten tasaaminen	23
4.3	Pitkäjänteisyys.....	23
4.4	Valtion ja kunnan välinen maksuliikenne	24
4.5	Momenttirakenne.....	24
5	JOHTOPÄÄTÖKSET JA TYÖRYHMÄN ESITYKSET	27
	Valtionvarainministeriön eriävä mielipide	29
	Liikenne- ja viestintäministeriön lausuma.....	31
	Suomen kuntaliiton lausuma.....	32
	LIITE 1: TYÖRYHMÄN ASETTAMISKIRJE 11.11.2008.....	33
	LIITE 2: TYÖRYHMÄN TOIMEKSIANTOAJAN PIDENTÄMINEN 9.9.2009.....	33

1 TAUSTA JA TAVOITTEET

Julkinen liikenne ja sen toimivuus edistää monien yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamista. Se edesauttaa liikkumisen alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon toteutumista sekä parantaa liikenneturvallisuutta, vähentää ruuhkia ja liikenteen ympäristöhaittoja.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistelemassa henkilöliikennelain kokonaisuudistusta ja EU:n palvelusopimusasetuksen täytäntöönpanoa. Uusi joukkoliikennelaki tulee voimaan yhtä aikaa palvelusopimusasetuksen kanssa 3.12.2009.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt keväällä 2009 laajan joukkoliikenteen kehittämisohjelman, johon kuuluu myös eri osapuolten roolien selkeyttäminen ja yhteistyön parantaminen.

Edellä mainittuihin tehtäviin liittyy keskeisesti joukkoliikenteen valtion rahoitusjärjestelmän uudistaminen ja nykyaikaistaminen siten, että se edesauttaa liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Nykyinen henkilöliikennelaki (343/1991) ja henkilöliikennelakiin pohjautuva joukkoliikenteen valtionavustusasetus (LVM:n asetus 64/2002 voimassa 31.12.2008 saakka ja VN:n asetus 1153/2008 voimassa 1.1.2009 lähtien) ovat perusteena yli kymmenelle erilaiselle valtion tuelle ja ostolle. Lisäksi valtion talousarviossa on ilman laki- tai asetusperusteita olevia harkinnanvaraisia valtion joukkoliikennetukia.

Valtion rahoitusosuudet vaihtelevat 30–100%:iin ja siksi valtion tukikohteet, tukitasot ja työnjako kuntien kanssa vaativat uudelleen arviointia. Edellytykset pitkäjänteiselle joukkoliikenteen palvelujen järjestämiselle ovat heikot, kun nykyisillä säännöksillä valtion tuet päätetään lähinnä budjettivuosittain. Myös valtion ja kuntien joukkoliikenneyhteistyö arvioidaan vuosittain, vaikka monissa kunnissa joukkoliikennepalveluiden osto kilpailutetaankin monivuotisilla sopimuksilla.

Joukkoliikenteen julkisella rahoituksella turvataan ensisijaisesti joukkoliikenteen peruspalvelutasoa ja edistetään joukkoliikenteen käyttöä siellä, missä liikennejärjestelmän toimivuus ja liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen edellyttävät joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamista. Peruspalvelutason turvaaminen liittyy erityisesti haja-asutusalueisiin ja pieniin kaupunkiseutuihin. Myös kaukoliikenteessä peruspalvelutason toteutuminen on edellyttänyt erityisesti rautatieliikenteessä joukkoliikenteen ostoja.

Peruspalvelutason turvaamisen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisen lisäksi joitakin liikennepalveluja ostetaan alueiden kehittämisen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamisen näkökulmasta. Tällaisia liikenteitä ovat Merenkurkun lauttaliikenne, Kemijärven yöjunaliikenne sekä Savonlinnan ja Varkauden lentoliikenne.

Uudessa joukkoliikennelaissa määritellään linja-autoliikenteen ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset. Viranomaisvalintoihin vaikuttaa keskeisesti

käynnissä oleva aluehallintouudistus sekä liikenne- ja viestintäministeriön liikennehallinnon virastouudistustyö.

Uudistuksen strategisena tavoitteena on rahoituskeinoin luoda edellytyksiä kohtuullisten peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiselle koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiselle keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Näiden tavoitteiden saavuttamisen kannalta on tärkeää myös viranomaisten yhteistyö. Uudistamisen lähtökohtana on luoda puitteet tälle yhteistyölle.

Tavoitteena on, että joukkoliikenteen palveluja pystytään suunnittelemaan seudullisina kokonaisuuksina ilman kuntarajoja. Erityisesti kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutasoa ja järjestämistä tulisi tarkastella työssäkäyntialueen mukaisena kokonaisuutena, jotta palvelukokonaisuudesta saadaan mahdollisimman toimiva ja henkilöautoon nähden kilpailukykyinen.

2 RAHOITUKSEN NYKYTILA

Julkisen liikenteen liikevaihto Suomessa on noin 2,5 miljardia euroa. Tästä bussiliikenteen osuus on 970 milj. euroa, junaliikenteen 370 milj. euroa, lentoliikenteen 280 milj. euroa ja taksiliikenteen 790 milj. euroa. Raitiovaunuliikenteen ja metron liikevaihto on 60 milj. euroa. Kokonaisliikevaihdosta noin 360 milj. euroa kertyy suurten kaupunkien (YTV-alue, Tampere ja Turku) joukkoliikenteestä

2.1 Julkisen liikenteen matkamäärät

Joukkoliikenteen matkoja tehdään Suomessa noin 500 miljoonaa vuodessa. Matkoista tehdään busseissa 62 %, junissa 13 %, lentoliikenteessä alle 1 % ja takseissa 2 %. Raitiovaunuissa ja metrossa tehdään matkoista 22 %. Suurissa kaupungeissa (YTV-alue, Tampere ja Turku) tehdään 350 miljoonaa joukkoliikennematkaa vuodessa eli noin 70 % joukkoliikenteen matkoista. Joukkoliikenteen käyttö on keskittynyttä, kuten asutus ja työpaikat.

Matkustajamäärät (milj)	Linja-auto	Rautatie	Taksi	Raitiovaunut ja metro	Lento	YHTEENSÄ
Suuret kaupungit (YTV- alue, Tre, Tku)	198	42,3	-	108,9	-	349,2
Helsingin seudun lähi- junaliikenne (YTV:n ulkopuolinen)	-	11,5	-	-	-	11,5
Muu kaupunkiliikenne (keskisuuret ja pienet kaupungit)	55,7	-	-	-	-	55,7
Maaseutuliikenne	45,3	-	13,4	-	-	58,7
Kaukoliikenne	7,4	12,9		-	2,7	23,0
YHTEENSÄ	306,4	66,7	13,4	108,9	2,7	498,1

Taulukko 1. Joukkoliikenteen matkustajamäärät liikennetyypeittäin 2007 (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2007)

Tilausliikenteen matkoja tehdään Suomessa reilut 60 miljoonaa vuodessa. Säännöllisen tilausliikenteen osuus on noin 9 miljoonaa matkaa (linja-auto 4 ja taksi 5 miljoonaa matkaa) ja muun tilausliikenteen osuus 51 miljoonaa matkaa (linja-auto 12 ja taksi 39 miljoonaa matkaa).

2.2 Julkisen liikenteen rahoitus

Julkisen liikenteen rahoitus on melko hajautunutta. Liikenne- ja viestintäministeriö, lääninhallitukset ja kunnat ostavat kaikille avoimia joukkoliikennepalveluja, kuntien eri hallintokunnat ostavat tilausliikenteinä lakisääteisiä kuljetuksia ja lisäksi kunnat ja Kansaneläkelaitos korvaavat kansalaisten matkakustannuksia sekä puolustusvoimat varusmiespalvelusta ja työ- ja elinkeinoministeriö siviilipalvelusta suorittavien henkilöiden matkakustannuksia.

Julkisen liikenteen kokonaisrahoitus muodostuu kahdesta osasta

- suorasta rahoituksesta eli valtion ja kuntien liikennepalveluiden ostoista, lipputuista, sopimusliikenteen alijäämien korvauksista sekä
- matkakustannusten korvauksista (valtio ja kunnat)

Julkiseen liikenteeseen kohdistettu kokonaisrahoitus oli vuonna 2007 yhteensä 697 milj. euroa, josta joukkoliikenteen osuus oli 65 % eli 451 milj. euroa ja tilausliikenteen 246 milj. euroa.

	Suora rahoi- tus			Matka- kust. korva- ukset			Julki- nen rahoitus yht.		
	Valtio	Kun- nat	Yht.	Valtio	Kun- nat	Yht.	Valtio	Kun- nat	Yht.
Joukkoliikenne	78,6	183,9	262,5	34,6	153,7	188,3	113,2	337,6	450,8
Tilausliikenne	3,6	0	3,6	90	152	242	93,6	152	245,6
Julkinen liikenne yht.	82,2	183,9	266,1	124,6	305,7	430,3	206,8	489,6	696,4

Taulukko 2. Julkisten varojen lähteet 2007 (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2007)

Valtion suora rahoitus joukkoliikenteelle sisältää LVM:n kaukoliikennepalvelujen ostot ja lääninhallitusten maaseudun runkoliikenneostot sekä kaupunkimaisen paikallisliikenteen ja taksa-alennusten ostot ja valtionavustukset (LVM, LH). Kuntien joukkoliikenteen suora rahoitus sisältää liikennepalvelujen ostot ja suurten kaupunkien liikenteen alijäämän korvaukset. Suoran rahoituksen valtion osuus tilausliikenteelle kattaa lähinnä Puolustusvoimien tilausajojen ostot.

Matkakustannusten korvaukset joukkoliikenteessä ja tilausliikenteessä sisältävät valtion osalta mm. sairausvakuutuslain mukaisia matkakustannusten korvauksia (Kelan kokonaisrahoitus SVL:n mukaisiin matkakustannusten korvauksiin oli vuonna 2007 n. 196 milj. euroa) sekä Kelan korvaaman keskiasteen oppilaiden koulumatkatuen (2007 noin 32 miljoonaa euroa). Valtio korvaa myös varusmiesten (puolustusministeriö; 7 milj. euroa) ja siviilipalvelusmiesten (työ- ja elinkeinoministeriö; n. 1 milj. euroa) lomamatkoja. Kuntien matkakustannusten korvaukset sisältävät mm. koululaislipputukea sekä sosiaalihuollon mukaisia matkakustannusten korvauksia.

2.3 Joukkoliikenteen palvelutaso ja liikennepalvelujen rahoitus

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2005 asettama työryhmä määrittä valtakunnallisen tavoitteellisen julkisen liikenteen peruspalvelutason. Peruspalvelutasolla tarkoitetaan palvelutasoa, jossa asukkaat eri puolella maata pystyvät julkisella liikenteellä tekemään seutukunnallisesti tärkeiden palvelukeskusten, kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien väliset jokapäiväiset työ-, opiskelu- ja asiointimatkat sekä liityntämatkat valtakunnalliseen julkisen liikenteen verktoon. Kuntien sisäisessä liikenteessä autottomien tulisi päästä asioimaan taajamiin vähintään kaksi kertaa viikossa.

Edellä kuvattu palvelutaso soveltuu ensisijaisesti haja-asutusalueiden ja pienten kaupunkien olosuhteisiin. Keskisuurille ja suuremmille kaupunkiseuduille sekä

kaukoliikenteeseen on laadittu omat peruspalvelu-, tavoite- tai kilpailukykytaso määrittelyt.

Tehtyjen selvitysten perusteella suurissa kaupungeissa (YTV-alue, Tampere, Turku) joukkoliikenteen palvelutaso lähentelee kilpailukykyistä tasoa eli näillä seuduilla joukkoliikenne tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle. Suurtenkin kaupunkiseutujen ympäryskuntien palvelutasossa on jo selviä puutteita. Myös keskisuurilla kaupunkiseuduilla on selviä palvelutasopuutteita ja liikenne jää erityisesti kehyskunnissa peruspalvelu- tai jopa minimitasoiseksi.

Kaukoliikenteessä peruspalvelutaso toteutuu pääosin. Kehittämistarpeita on lähinnä maakuntien välisissä yhteyksissä sekä valtakunnan poikittaisyhteyksissä. Haja-asutusalueilla pahimmat puutteet ovat seutukuntien sisäisen liikenteen järjestämisessä. Haja-asutusalueelta taajamaan asioimaan pääsy peruspalvelutavoitteen mukaisena eli kaksi kertaa viikossa, ei toteudu.

Suoran rahoituksen osuus joukkoliikenteelle oli vuonna 2007 yhteensä noin 263 milj. euroa. Tästä kunnat panostivat joukkoliikenteeseen 70 % ja valtio 30 %. Kaukoliikenteen (juna- ja lentoliikenne) suora rahoitus oli yhteensä 30,1 milj. euroa, joka oli kokonaisuudessaan valtion rahoitusta. Suurten kaupunkien joukkoliikenteeseen panostettiin yhteensä 123 milj. euroa, josta kuntien osuus oli 99 % ja valtion osuus noin 1 %. Muun kaupunkiliikenteen suora rahoitus oli yhteensä noin 44 milj. euroa, josta kunnat rahoittivat 72 % ja valtio 28 %. Muun joukkoliikenteen suora rahoitus vuonna 2007 oli yhteensä 65,7 milj. euroa, josta valtio rahoitti 54 % ja kunnat 46 %.

2.4 Valtion rooli ja rahoitus

Valtion roolina on liikenteen infrastruktuurin rakentaminen ja ylläpito (vrt. maantielaki, ratalaki ja merenkulun vastaavat säännökset). Tätä infrastruktuuria käyttää myös joukkoliikenne. Yritykset hoitavat joukkoliikennettä kaupallisesti silloin kun siihen on kaupallisia edellytyksiä. Valtio ja kunnat tukevat joukkoliikennettä, jollei palvelutasoa voida saavuttaa ilman tukea. Nykyisen lainsäädännön mukaisesti valtiolla ei ole velvollisuutta järjestää julkisia liikennepalveluja.

Valtion roolina on alueellisen ja kaukoliikenteen palvelutason turvaaminen kun taas kunnat vastaavat kunnan sisäisten joukkoliikennedyhteyksien turvaamisesta. Valtion roolina on lisäksi sovittaa yhteen eri henkilöliikennemuotojen palveluita ja matkaketjuja.

Valtio rahoittaa kaikkea joukkoliikennettä noin 103 milj. eurolla. Suurissa kaupungeissa (YTV-alue, Tampere ja Turku) joukkoliikenne on kokonaan kaupunkien taloudellisella vastuulla ja niiden suora rahoitus on yli 100 milj. euroa vuodessa. Muissa kunnissa rahoitus on noin 50 milj. euroa vuodessa. Pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa lääninhallitukset myöntävät valtionavustusta kunnille täydentävien liikennepalvelujen ostoihin ja kaupunkilippujen lipputukena.

JOUKKOLIIKENTEEN VALTION RAHOITUS	Talousarvio 2009 milj. euroa
Junien kaukoliikenteen osto	31,4
Junien lähiliikenteen palvelujen osto	10,9
Kemijärven yöjunaliikenteen osto	1,2
Lentoliikenteen palvelujen osto	1,0
Alueellisen liikenteen palvelujen osto ja paikallisen liikenteen valtionavustus	28,35
Kaupunki- ja seutulippuallennusten valtionavustus	12,7
Kehittämisen-, suunnittelun- ja tutkimushankkeet	3,275
Matkojen yhdistely	0,5
Merenkurkun liikenne	0,25
Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki	5,0
Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen	8,267
YHTEENSÄ	102,842

Taulukko 3. Joukkoliikenteen valtion rahoitus vuonna 2009

Maaseudulla lääninhallitukset ostavat asiakastuloperusteista liikennettä täydentävää kunnan rajat ylittävää runkoliikennettä ja kunnat kuntien sisäistä liikennettä. Lisäksi lääninhallitukset yhdessä kuntien kanssa tukevat seutulippujen hinan alentamista.

Rautatieliikennettä ostavat liikenne- ja viestintäministeriö ja YTV. Ministeriö ostaa sekä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähiliikennettä että valtakunnan tason kaukoliikennettä. Valtio on antanut VR:lle yksinoikeuden liikenteeseen, jotta voitaisiin taata maan kattavat junapalvelut.

Kansallista lentoliikennettä ostetaan yhteensä yhdellä miljoonalla eurolla vuodessa.

Kansaneläkelaitos maksaa vuositasolla lähes 200 miljoonaa euroa sairausvakuutuslain mukaisia matkakustannusten korvauksia. Sairausvakuutuslaki ohjaa vakuutettuja käyttämään mm. sairaalamatkoillaan joukkoliikennettä sekä hyödyntämään matkojen yhdistelyä ja matkojen ketjutusta silloin, kun tällaista palvelua on alueellisesti järjestetty.

2.5 Kuntien rooli ja rahoitus

Kuntien ja kaupunkien rooli julkisen liikenteen järjestämisessä ja tukemisessa on kaksitahoinen. Toisaalta lakisääteisiä vaateita muodostuu vammais- ja sosiaalihuollon puolelta ja koululaiskuljetusten järjestämisestä, mutta toisaalta kunnilla on yleisten palveluvelvoitteiden mukaisesti halu ja pyrkimys järjestää muillekin autottomille kuntalaisille välttämättömimmät asiointikuljetukset. Mitä suuremmista kunnista ja kaupunkiseuduista on kysymys, sitä merkittävämmäksi nousee maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen ja liikenteen toimivuuden sekä ilmastokysymysten näkökulma, jolloin yksityisautoilun vaihtoehdoksi tarvitaan joukkoliikenteen hyvää palvelua.

Kunnan rooli julkisen liikenteen järjestämisessä on huolehtia kunnan sisäisestä julkisesta liikenteestä. Lakisääteinen velvoite on kuitenkin järjestää vain opetus-

ja sosiaalitoimen kuljetukset. Näistä aiheutuviin kustannuksiin valtio osallistuu laskennallisen valtionosuusjärjestelmän kautta. Kaikille avoimen joukkoliikenteen järjestämiseen kunnalla ei ole velvoitetta, eikä sen järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia ole mukana valtionosuusjärjestelmässä.

Koulukuljetukset muodostavat suurimman kuntien kustannettavan maksuerän kuljetuskustannuksista. Koulukuljetusten kustannuksiin sisältyvät sekä koululaisten matkaliput normaaleille reittilinjoille että kunnan ostamat koululaiskuljetusliikenteet linja-autoilla ja takseilla. Linja-auto- ja taksiliikenteet voivat olla kaikille avoimia liikennepalveluja tai vain koululaisten kuljettamiseen tarkoitettuja tilausajoja. Vuonna 2006 kuntien kustannukset ao. tarkoituksiin olivat 128,6 milj. euroa.

Muita lakisäätteisiä kuntien järjestämisvastuuseen kuuluvia kuljetuksia ovat vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset, joihin kuljetuspalvelun käyttäjällä on subjektiivinen oikeus ja asiointialueena on oma kunta ja lähikunnat. Vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin kunnat käyttivät vuonna 2006 runsaat 70 milj. euroa (tieto perustuu n. 350 kunnan tietoihin). Harkinnanvaraisten sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetusten järjestämisessä eri kunnissa on erilaisia käytäntöjä samoin kuin omavastuut vaihtelevat kunnittain. Kunnat panostivat sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin vuonna 2006 noin 8,5 milj. euroa (tieto myös puutteellinen). Kehitysvammalain mukaiset kuljetukset koskevat pääasiassa kehitysvammaisten työ- ja koulumatkoja, joihin panostettiin 2006 runsaat 6 milj. euroa (tieto puutteellinen).

Kaikille avoimen joukkoliikenteen palvelujen järjestämiseen kunnilla ei ole lakisäätteistä velvoitetta ja palvelujen saatavuus vaihtelee kunnittain. Nämä kuljetuspalvelut kunnat rahoittavat yksin. Lääninhallitukset voivat kuitenkin myöntää valtionavustusta palveluliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen järjestämiseen. Kunnat ovat panostaneet kaikille avoimen joukkoliikenteen ostoihin vuonna 2006 runsaat 120 milj. euroa, josta pelkästään Uudenmaan osuus on noin 90 milj. euroa.

3 VALTION JA KUNTIEN RAHOITUKSEN TYÖNJAOSTA

3.1 Aiempia tarkasteluja

Valtion ja kuntien työnjakoa linja-autoliikenteen rahoituksessa pohti LVM:n työryhmä vuonna 2006 (LVM 24/2006). Työryhmän mietinnössä todetaan, että palvelujen järjestämisen ja rahoituksen olisi tarkoituksenmukaista perustua valtion ja kuntien yhteiseen intressiin ja yhteistyöhön, koska joukkoliikennepalvelujen ylläpitäminen hyödyttää palvelujen käyttäjien ohella koko yhteiskuntaa.

Joukkoliikenteen myönteisten ympäristö- ja aluepoliittisten vaikutusten sekä kansalaisten peruspalvelujen saavutettavuuden vuoksi on katsottu olevan perusteltua, että myös valtio osallistuu joukkoliikennepalvelujen turvaamiseen ja ottaa rahoituksen lisäksi vastuuta myös niiden järjestämisestä. Varsinkin kuntia laajempien alueiden palvelujen ylläpidossa tarvitaan valtion osallistumista. Tässä valtion intressinä on erityisesti riittävän valtakunnallisen peruspalvelutasoisen

palveluverkon turvaaminen. Tämän kannalta on erityisen tärkeää, että pitkät runkoliikenneverkot säilyvät.

Edellä mainitussa mietinnössä todetaan, että valtion näkökulmasta rahoituksen vaikuttavuutta voitaisiin varmistaa esimerkiksi siten, että valtion rahoitus kytkeään kunnan rahoitukseen eli valtion rahoituksen ehtona olisi kunnan rahoitus. Valtion rahoitus voisi koskea myös laajempaa liikennekokonaisuutta nykyisen vuorokohtaisen rahoituksen sijasta. Valtionrahoituksen ehtona voisi olla se, että liikenne on suunniteltu työssäkäyntialueen laajuisena kokonaisuutena ja se täyttää peruspalvelutasovaatimukset. Tämä edesauttaisi liikenteen tehokasta järjestämistä ja kutsujoukkoliikenteen ja matkojen yhdistelyn integroimista julkiseen liikenteeseen.

Toimiva ja kattava joukkoliikenne on myös kuntien kannalta tärkeä ylläpitää. Joukkoliikenteen peruspalvelutason ylläpitämisellä kunnat ovat voineet ohjata opetus- ja sosiaalitoimen kuljetuksia kustannuksia säästävään yleiseen joukkoliikenteeseen erilliskuljetusten hankinnan sijaan. Joukkoliikenteen palvelutasolla on myös vaikutusta kunnan ja alueen houkuttelevuuteen asuinpaikkana. Työryhmän mietinnössä todetaan, että tästä näkökulmasta on perusteltua, että kunnat ottavat jatkossakin vastuuta joukkoliikenteen peruspalvelutasosta ja valtion roolina olisi kuntien avustaminen palvelujen järjestämisessä. Kuntien intressinä on erityisesti kunnan sisäisen joukkoliikenteen ylläpitäminen. Lisäksi kunnalle on tärkeää, että on olemassa kunnan asukkaiden eri tarpeita palvelevia runkoliikenneyhteyksiä läheisiin kaupunkikeskuksiin.

Kuntien näkökulmasta on olennaista, että joukkoliikenteen järjestäminen ei ole niiden lakisääteinen tehtävä, vaan sen tulee perustua valtion ja kuntien väliseen yhteistyöhön. Kuntien näkemyksen mukaan valtion tulee kantaa oma vastuunsa kansalaisten liikennepalveluista. Kuntien palvelujen suunnittelun ja toteutuksen kannalta on myös tärkeää, että joukkoliikenteen rahoitukseen saadaan nykyistä paremmin ennustettavuutta ja pitkäjänteisyyttä. Se on toivottavaa myös liikenteenharjoittajien ja matkustajien kannalta.

Selvitysmies Olli Riikonen toteaa haja-asutusalueiden julkisen liikenteen palveluiden turvaamista koskevassa mietinnössään (LVM 49/2008), että tällä hetkellä suurin aukko julkisen liikenteen palveluissa on se, että kuntien sisäiseen kaikille avoimen joukkoliikenteen järjestämiseen ei ole valtion rahoitusta. Tämä merkitsee puuttuvia matkaketjuja ja siten olemassa olevien julkisten liikenneyhteyksien vajaakäyttöä. Kun lakisääteiset kuljetukset on kuitenkin hoidettava, rahaa liikenteeseen käytetään, mutta ei välttämättä järkevimmällä tavalla. Tämä tilanne ei ratkaisevasti muutu, ellei sääntöjä muuteta. Jos rahoituksen kannustimet ovat kunnossa, kunnat järjestävät palvelun ilman lainsäädännöllistä pakkoakin.

3.2 Valtion vastuun lisääminen

Palvelusopimusasetuksen voimaan tulo ja uusi joukkoliikennelaki merkitsevät muutoksia joukkoliikenteen järjestämiseen ja rahoitukseen liittyviin menettelyihin. Rahoituksen kannalta keskeisin muutos tulee olemaan seutulippujärjestelmän hallinnoinnin, hinnoittelun ja korvauksen uudistamiseen liittyvät ratkaisut.

Tätä työtä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä yhdessä lääninhallitusten ja Kuntaliiton kanssa. Seutulippujärjestelmän hallinnoinnin ja seutuliikenteen kilpailuttamisen kannalta yksinkertaisin ja helppotöisin vaihtoehto olisi keskittää seutuliikennettä ja seutulippuja koskeva vastuu valtiolle.

Tästä vaihtoehdosta tehtiin alustava tarkastelu, jota on käsitelty työryhmässä ja lisäksi lupaviranomaisille järjestetyssä joukkoliikennelain uudistusta koskevassa keskustelutilaisuudessa. Vastaanotto oli pääosin kielteinen. Toisaalta esille tuotiin periaatteellinen näkemys siitä, että kuntia ei saa vapauttaa kokonaan nykyisestä maksuvelvoitteesta eli seutulippurahoituksesta.

Toisaalta todettiin, että valtion seutulippuvastuu vaikeuttaisi pyrkimyksiä kannustaa kaupunkien ympäryskuntia yhteistyöhön keskuskaupungin kanssa ja siten romuttaisi pyrkimyksiä laajentaa liikenteellinen tarkastelu kaupunkiseutukohtaiseksi. Tämä johtuu siitä, että valtion seutulippuvastuun myötä ympäryskunnilla ei olisi mielenkiintoa yhteistyöhön kaupungin kanssa, koska se merkitsisi samalla osallistumista joukkoliikennerahoitukseen. Ehdotuksen katsottiin olevan uuden joukkoliikennelain tavoitteiden vastainen. Tämän pohjalta työtä on jatkettu mallilla, jossa valtio ja kunnat edelleen yhdessä rahoittavat lippujen hinnanalentamista.

Näin ollen tässä työryhmässä päädyttiin etsimään ratkaisua, jossa sekä valtion että kuntien intressit saataisiin sovitettua ja joka olisi omiaan kannustamaan lupaviranomaiskaupunkien ympäryskuntia yhteistyöhön keskuskaupungin kanssa. Periaatteena on, että valtio osallistuu tällaisen yhteisen näkemyksen kautta toteutettavan liikennekokonaisuuden kustannuksiin pääsääntöisesti enintään samalla määrällä kuin kunnat.

4 TYÖRYHMÄN EHDOTUS VALTION JA KUNTIEN TYÖNJAOKSI

4.1 Rahoitusmalli

4.1.1 Pääperiaatteet

Suunnittelualueen matkustustarpeita tarkastellaan koko alueen liikenteellisenä kokonaisuutena. ELY:n alueella voi olla useampia, esim. maakuntajakoon tai erityisesti työssäkäyntialueisiin perustuvia suunnittelualueita.

Toimivaltaisen viranomaisen johdolla määritetään avoimen joukkoliikenteen palvelutaso yhdessä alueen kuntien ja maakunnan liittojen kanssa sekä toteutetaan riittävä koordinointi yhteistyössä alueen kaupunkiviranomaisen kanssa. Koska maaseudulla liikennetarpeet pohjautuvat pitkälti koululaisten liikkumiseen, kunnan opetustoimen ja avoimen joukkoliikenteen suunnittelun on tapahduttava koordinoitusti.

Toimivaltaiset viranomaiset ovat velvollisia määrittämään alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Palvelutason määrittely tehdään yhteistyössä kuntien kanssa. Kunnat tuovat kuntalaisten ja elinkeinoelämän matkustus- ja kuljetustar-

peet mukaan suunnitteluun. Yhteisen näkemyksen kautta toteutettavan avoimen joukkoliikenteen sopimuksen mukainen korvaus jaetaan valtion ja kuntien kesken joukkoliikennelakiin otettavan pykälän mukaisesti ja määrärahan rajoissa siten, että valtion rahoitusosuus on pääsääntöisesti enintään puolet. Poikkeuksena ovat suuret kaupunkiseudut.

Poikkeuksena on myös pitkämatkainen runkoverkkoon kuuluva bussiliikenne. Osana valtakunnallista runkoverkkoa pitkämatkaisen bussiliikenteen rahoitusperiaatteiden on perusteltua olla yhtenevät junaliikenteen rahoitusperiaatteiden kanssa.

Kunnat vastaavat nykytapaan itse avoimen joukkoliikenteen lisäksi tarvittavista lakisääteisistä kuljetuksista, joita on opetustoimessa ja sosiaali- ja terveyssektorilla.

Jos kunta ei katso voivansa osallistua suunnitelman toteuttamisessa syntyvän alijäämän maksamiseen, tehdään kunnan osalta palvelutason tarkistus, mikäli se on mahdollista. Ellei tämä onnistu tai tuota tulosta, kunta joutuu järjestämään kunnan sisäiset asukkaattensa tarvitsemat avoimen joukkoliikenteen palvelut yksin. Tämän kunnan asukkaat maksavat liikennöitsijän määrittämän, ilman julkista tukea olevan markkinahinnan valtion ja muiden kuntien kustantamassa runkoliikenteessä.

4.1.2 Kuntien välinen kustannusten jako

Suunnittelualueella kustannusten jako kuntien välillä voidaan toteuttaa matkustajanousujen, kunnan asukasmäärän tai kunnan alueella ajettavien linjakilometrien taikka näiden painotettujen arvojen mukaan. Jakomallista tehdään mahdollisimman yksinkertainen.

Matkustajanousut sellaisenaan lienevät huono jakoperuste, koska järjestelmän pitäisi olla kunnille palkitseva. Mitä enemmän kuntalaiset tekevät matkoja joukkoliikenteessä, sen edullisempaa joukkoliikenteen järjestämisen tulisi kunnalle olla. Myös linjakilometrit sellaisenaan ovat ongelmallinen kriteeri. Asukasmäärä voisi olla tarkoituksenmukaisin, mutta aina tulee ottaa huomioon palvelujen tarve kunnan näkökulmasta, sillä liikenteen läpikulkukunnat voivat joutua kestävämpään tilanteeseen.

Valtio voisi harkinnanvaraisesti tukea niitä kuntia, joille järjestelmän muutos on ilmeisen kohtuuton tai joille alijäämän osuus asukasta kohden muodostuu keskimääräistä huomattavasti korkeammaksi pitkistä etäisyyksistä tai tieverkon vuoksi kasaantuvasta ylimääräisestä palvelusta johtuen.

Alueilla laadittavien palvelutasomääritysten ja linjastosuunnitelmien valmistuttua tehdään niiden perusteella suunnittelualue- ja kuntakohtaiset koelaskennat alijäämien suuruuksista ja niiden kohdentumisesta kuntaosuuksien kohtuullistamiseksi. Kuntien väliseen kustannusjakoon laaditaan koelaskentojen pohjalta valtakunnallisesti yhtenäiset ja tasapuoliset periaatteet.

4.1.3 Rahoitusmallin toteuttaminen

Joukkoliikenteen järjestämisen palvelutasomäärittelyt tulee uuden lakiehdotuksen mukaan tehdä vuoden 2011 loppuun mennessä. Ennen lain voimaantuloa laaditut joukkoliikenteen palvelutason määrittelyt ovat voimassa vuoden 2013 loppuun asti. Siirtymäajan liikennöintisopimusten ja ostoliikennesopimusten päättymisajankohdat tulee sovittaa yhteen siten, että kokonaisuuden suunnittelu ja toteuttaminen on mahdollista. Tuleva joukkoliikennelaki antaa toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksia 30.6.2014 – 30.6.2017. Edellytyksenä on, että viranomainen on tehnyt päätöksen järjestää liikenne palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja että viranomainen järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä. Tämä mahdollistaa myös käyttöoikeussopimuksiin siirtymisen asteittain vuodesta 2014. Kun uuden lainsäädännön mukaisten palvelutasojen määrittelyä ja sopimusten laatimista on tarkoituksenmukaista kannustaa, uuden rahoitusjärjestelmän mukainen määräraha käyttöoikeussopimusten mukaisen liikenteen rahoittamiseksi tulisi avata viimeistään vuoden 2014 talousarvioon. Määräraha on kuvattu liitteessä.

Valtion ja kuntien kustannusten jakoperiaatteet kirjataan joukkoliikennelakiin. Uuden lainsäädännön mukaisia rahoitusmenettelyjä on tarkoituksenmukaista saattaa käytäntöön vaiheittain alueilla, joilla siihen on valmius, kuitenkin niin, että PSA:ssa sekä joukkoliikennelaissa määritellyt siirtymäaikoja voidaan noudattaa.

Pykälä koskisi joukkoliikenteen palvelutason toteuttamiseksi tehtyjen käyttöoikeussopimusten rahoitusta. Pykälässä todettaisiin ne periaatteet, joilla valtio voi valtion talousarvion määrärahan puitteissa rahoittaa tällaisesta käyttöoikeussopimuksesta aiheutuvia kustannuksia. Perusedellytyksenä olisi, että myös palvelutason ja käyttöoikeussopimuksen hyväksyneet kunnat osallistuvat rahoitukseen.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi joko itse käyttää määrärahaa edellä mainituista käyttöoikeussopimuksista aiheutuviin kustannuksiin tai myöntää näihin kustannuksiin valtionavustusta toimivaltaisille kunnallisille viranomaisille. Valtion rahoitusosuus olisi pääsääntöisesti enintään 50 prosenttia. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi erikseen tukea kuntia, joille liikenneoloista johtuvista erityisistä syistä aiheutuu käyttöoikeussopimuksesta huomattavasti keskimääräistä korkeammat kustannukset.

4.1.4 Rahoituslaskelmat: ELY – toimivalta-alueet

Valtion nykyinen rahoitusosuus joukkoliikenteelle vaihtelee kunnittain. Rahoitusosuus on yleensä ollut suurempi maaseutumaisissa kunnissa ja pienempi kaupungeissa. Mallin vaikutukset ovat kunnille erilaisia riippuen mm. maantieteellisistä olosuhteista. Malli tasaa valtion rahoituksen vaihtelua. Tasaaminen vaikuttaa mm. siten, että pienissä maaseutukunnissa kuntien rahoitusosuus kasvaa. Tehtyjen tarkastelujen perusteella mallin mukainen tasaaminen näyttää herkästi suosivan kuntia, joilla on paremmat, esimerkiksi asukasmäärään ja sijaintiin liittyvät edellytykset järjestää joukkoliikennepalveluja. Tyypillisesti näissä tapauk-

sisä on kyse suurempien kaupunkien kehyskunnista, joissa palvelutaso on ylitämässä peruspalvelutasoa.

Kunnat, joille malli on erityisen epäedullinen, ovat tyypillisesti kuntia, joilla kysyntäpohja on vastaavasti heikko ja edellytykset joukkoliikenteen peruspalvelutason turvaamiseen heikot.

ELY-toimivalta-alueet kattavat ns. maaseutualueet. Lupaviranomaiskaupungit sekä suuret kaupungit (pääkaupunkiseutu, Tampere, Turku ja Oulu) käsitellään tarkastelussa erikseen. Maaseutualueille tehdyissä vaikuttavuuslaskelmissa on mukana lääninhallitusten ostama runkoliikenne, seutulippu- ja kaupunkilippurahoitusta (valtio ja kunnat rahoittavat), kaupunkien paikallisliikennerahoitusta (valtio ja kunnat rahoittavat) sekä rahoitus, jonka kunnat panostavat itse kuntien sisäiseen avoimeen joukkoliikenteeseensä.

Nykyinen vuoden 2007 rahoitus kuntien ja valtion joukkoliikenteen rahoituksen kokonaispotti maaseudulla on lääninhallitusten keräämien tietojen perusteella noin 38 M€, josta valtion rahoitusosuus on noin 22 M€ (57 %) ja kuntien rahoitusosuus reilu 16 M€ (43 %). Tarkastelulaskelmissa on otettu huomioon kaikki tulevat kuntaliitokset, jolloin kuntaliitoksissa lupaviranomaiskaupunkeihin liittyneet ja liittymässä olevat kunnat on poistettu ELY-liikenteistä ja siirretty ao. lupaviranomaiskuntien yhteyteen.

Maaseutuliikenteessä runkoliikenteen ja seutulipun nykyrahoituksen kokonaispotista valtion osuus on 80 % eli 20 M€ (valtio ostaa runkoliikenteen 100 %:sti) kun kunnat rahoittavat ko. joukkoliikennettä 5 M€:llä. Uusi rahoitusmalli lisäisi kuntien rahoituksen osuutta runkoliikenteen ja seutulippurahoitukseen osalta noin 7,5 M€:n valtion vastaava rahoitusosuus vähenisi saman verran.

Kaupunkiliikenteen osalta nykyinen kuntien ja valtion joukkoliikenteen rahoitus (kaupunkilippu ja kaupunkimainen paikallisliikenne) on yhteensä noin 3,5 M€, josta valtion osuus on 44 % ja kunnat rahoittavat ko. liikennettä 56 %:lla. Tämän liikenteen osalta uusi rahoitusmalli vähentäisi kuntien rahoituksen osuutta ko. liikenteelle reilulla 200 000 eurolla, jolla valtion rahoituksen osuus vastaavasti kasvaisi.

Maaseutukunnat rahoittavat tällä hetkellä itse kuntien sisäistä kaikille avointa joukkoliikennettä reilulla 9 M€:llä. Rahoitusmalli, jossa myös valtio olisi mukana rahoittamassa kuntien sisäistä avointa joukkoliikennettä, lisäisi valtion rahotusta 4,7 M€:llä.

- Kokonaistarkastelussa (mukana kaikki yllä mainitut joukkoliikenteen rahoitusmuodot) uuden rahoitusmallin vaikutukset joukkoliikenteen rahoitukseen maaseudulla kasvattaisivat kuntien rahoitusosuutta noin 2,6 M€:llä jolla summalla valtion kokonaisrahoitusosuus ELY-alueilla vastaavasti vähenisi.
- Alueellisessa (lääni-kohtainen) tarkastelussa uuden rahoitusmallin vaikutukset kuntien rahoituksen muutoksiin läänien alueilla ovat erilaisia. Uuden rahoitusmallin mukaan kuntien rahoitusosuus lisääntyisi Länsi-Suomen ja Itä-

Suomen alueen kunnissa keskimäärin 1,5 M€lla ja Lapin kunnissa 0,6 M€lla ja vastaavasti vähentyisi Etelä-Suomen ja Oulun läänin kunnissa yhteensä 0,4-0,5 M€

Kuntien joukkoliikennerahoitus asukasta kohti vuonna 2007 vaihteli 4,80 eurosta 8,90 euroon; Länsi-Suomen läänin kuntien panostus oli alhaisin ja Lapin korkein (Etelä-Suomi 7,10 €/as., Itä-Suomi 6,90 €/as., Oulu 8,40 €/as.). Uusi rahoitusmalli, jossa joukkoliikenteen rahoitus jaettaisiin tasan valtion ja kuntien kesken, lisäisi kuntien joukkoliikenteen rahoitusta asukasta kohti tarkasteltuna. Kuntien rahoitus asukasta kohti vaihtelisi 7,20 eurosta (Länsi-Suomi) 21 euroon (Lappi). Mallin vaikutus muiden läänien kuntien asukaskohtaisiin joukkoliikenteen rahoitusosuuksiin (euroa/asukas) olisi seuraava: Etelä-Suomi 8,10 euroa ja Itä-Suomi 12,50 euroa. Malli laskisi Oulun kuntien asukaskohtaista joukkoliikennerahoitusta 13 % ja alueen kuntien joukkoliikennerahoitus asukasta kohti olisi 7,30 euroa.

4.1.5 Rahoituslaskelmat: Lupaviranomaiskaupungit

Lupaviranomaiskaupunkien joukkoliikenteen rahoituksen vaikuttavuuslaskelmissa ovat mukana samat rahoituskohteet kuin maaseutuliikenteessä. Nykyinen kuntien ja valtion joukkoliikenteen rahoituksen kokonaispotti lupaviranomaiskaupungeissa on lääninhallitusten keräämien tietojen perusteella 24,5 M€, josta valtion rahoitusosuus on noin 11,2 M€ (46 %) ja kuntien rahoitusosuus 13,3 M€ (54 %). Laskelmissa ovat mukana myös ne kunnat, jotka ovat liittyneet vuoden 2007 jälkeen tai ovat liittymässä (päätökset olemassa) kuntaliitosten kautta lupaviranomaiskaupunkeihin.

Valtio ja kunnat rahoittavat tällä hetkellä runkoliikennettä ja seutulippuja lupaviranomaiskaupunkialueilla yhteensä 6,1 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus on miltei 5 M€ (81 %) ja kuntien osuus 1,1 M€ (19 %). Uusi rahoitusmalli lisäisi lupaviranomaiskaupunkien rahoitusta runkoliikenteen ostoissa ja seutulippujen avustamisessa 1,9 M€lla. Valtion vastaava rahoitus vähenisi saman verran.

Lupaviranomaiskaupunkien kaupunkiliikenteessä (kaupunkilippu ja kaupunkimainen paikallisliikenne) valtion ja kuntien joukkoliikenteen nykyrahoitus on yhteensä 16,6 M€. Valtio rahoittaa ko. joukkoliikennettä 6,3 M€lla (38 %) ja kuntien rahoitusosuus on 10,3 M€ (62 %). Uusi rahoitusmalli tulisi vähentämään lupaviranomaiskaupunkien omaa rahoitusosuutta em. liikenteisiin reilulla 2 M€lla ja lisäisi vastaavasti valtion osuutta samalla määrällä.

Lupaviranomaiskaupungit rahoittavat itse vuoden 2007 rahoitustietojen perusteella kuntien sisäistä kaikille avointa joukkoliikennettä 1,8 M€lla. Rahoitusmalli, jossa myös valtio osallistuisi lupaviranomaiskaupunkien sisäisen joukkoliikenteen rahoitukseen, lisäisi valtion rahoitusta 0,9 M€lla.

- Kokonaistarkastelussa, jossa ovat mukana kaikki yllä mainitut joukkoliikenteen rahoitusmuodot, uuden rahoitusmallin vaikutukset joukkoliikenteen rahoitukseen lupaviranomaiskaupunkialueilla vähentäisivät kuntien

rahoituspanosta reilulla miljoonalla eurolla, jolloin valtion vastaava rahoitusosuus kasvaisi samalla summalla.

Lupaviranomaiskaupunkien laskelmat osoittavat, että kuntien rahoitusosuuden uuden rahoitusmallin mukainen vähenemä laskee, kaupunkikeskittymien asukasta kohti satsattua joukkoliikenteen rahoitusosuutta mutta nostaa asukasta kohti satsattua rahoitusosuutta kaupunkikuntien seutukunnissa. Uusi rahoitusmalli nostaisi keskimäärin lupaviranomaiskaupunkien - kun mukana ovat myös siirtyvät seutukunnat – asukaskohtaista joukkoliikenteen rahoitusosuutta noin 1,90 euroa. On kuitenkin oletettavissa, että lupaviranomaiskaupunkien ja niihin liittyvien seutukuntien liikenteiden suunnittelu alueellisesti kokonaisvaltaisesti, jolloin liikennepalvelut pystytään järjestämään tehokkaammin ja taloudellisemmin, johtaa edullisempaan tulokseen myös nyt seutukuntina tarkasteltavien alueiden osalta.

4.1.6 Suuret kaupungit

Kaupunkien sisäisen liikenteen osalta lähtökohtana on, että suuret kaupungit vastaavat oman joukkoliikenteensä kustannuksista nykyiseen tapaan. Seutulippurahoituksen ja runkoliikenteen rahoituksen osalta rahoitus jaettaisiin mallin mukaisesti 50/50. Oulun kaupungin osalta tämä merkitsisi muutosta nykyiseen, koska Oulu on saanut tukea myös kaupunkilippuihin ja kaupunkimaiseen paikallisliikenteeseensä.

Valtion rahoituksen roolina suurilla kaupunkialueilla on erityisesti joukkoliikenteen palvelutason ja kilpailukyvyn parantaminen ja kehittäminen. Tarkoituksena on, että näillä seuduilla laaditaan yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa pitkäjänteiset joukkoliikenteen kehittämisohjelmat, joiden kautta valtion rahoitus ohjataan palvelutason parantamiseen.

Suurten kaupunkien vaikuttavuuslaskelmat on tehty edellä esitetyn mukaisesti. Nykyinen vuoden 2007 tiedot suurten kaupunkien joukkoliikenteen kokonaisrahoitusten keräämien tietojen perusteella on 111,2 M€, josta kuntien rahoitusosuus joukkoliikenteelle on 109,2 m€ ja valtion rahoitusosuus noin 2 M€. Valtion rahoitusosuus kohdistuu suurista kaupungeista palvelemaan runkoliikenteeseen, seutu- ja työmatkalippuihin, Oulun kaupungin kaupunkilipputukeen sekä Oulun kaupungin kaupunkimaiseen paikallisliikenteeseen. Suuria kaupungeista palvelevaa runkoliikennettä valtio rahoittaa miltei jokaisen laskelmissa mukana olevan kaupungin osalta lukuun ottamatta Espoota ja Kauniaista. Seutu- ja työmatkalipputukeen valtio osallistuu Kirkkonummen, Tampereen, Turun, Oulun ja Ylikiiminki (kuntaliitos Ouluun) osalta.

Valtio ja kunnat rahoittavat tällä hetkellä suuria kaupungeista palvelevaa runkoliikennettä ja seutu- ja työmatkalippuja yhteensä reilulla 2,2 miljoonalla eurolla (valtio 1,08 M€ ja kunnat 1,14 M€). Uuden rahoitusmallin vaikutus rahoituksen jakoon kuntien ja valtion kesken on vähäinen: malli lisäisi valtion rahoitusosuutta noin 30 000 euroa kun kuntien osuus vähenisi vastaavalla summalla.

Uuden rahoitusmallin vaikutus suurten kaupunkien kaupunkilipun ja kaupunkimaisen paikallisliikenteen rahoitukseen on edellistä suurempi. Kokonaisrahoitus em. liikenteeseen ja lipputukeen on yhteensä 12,7 M€ josta kuntien rahoituksen osuus on reilu 92 % eli 11,7 M€ ja valtion rahoitusosuus 7,6 % eli noin miljoona euroa. Uuden rahoitusmallin mukaan valtio ei enää jatkossa rahoittaisi suurten kaupunkien kaupunkilippua eikä paikallista kaupunkiliikennettä, mikä lisäisi Oulun kaupungin rahoitusta ko. liikenteisiin ja lippurahoitukseen noin miljoonalla eurolla. Uusi rahoitusmalli ei tuo muutosta muiden suurten kaupunkien kaupunkilippu- tai kaupunkimaisen paikallisliikenteen rahoitukseen.

4.2 Vaikutusten tasaaminen

Lähtökohtana on, että valtio voi harkinnanvaraisesti tukea niitä kuntia, joille järjestelmän muutos on ilmeisen kohtuuton tai joille alijäämän osuus asukasta kohden muodostuu keskimääräistä huomattavasti korkeammaksi pitkistä etäisyyksistä tai tieverkon vuoksi kasaantuvasta ylimääräisestä palvelusta johtuen. Harkinnanvaraisen tuen säädöspäätökset kirjattaisiin lakiin ja talousarvionmomentin perusteisiin. Tarvittaessa tuen perusteita voidaan tarkentaa määrärahan perusteluissa ja/tai asetuksella.

ELYjen toimivalta-alueen kuntien osalta tasausperiaatteista on tehty alustavia tarkasteluja vuoden 2007 rahoitustiedoilla. Tarkastelussa on otettu huomioon kuntien panostus avoimeen joukkoliikenteeseen asukasta kohti ja sen eroa valtakunnalliseen keskiarvoon nykytilanteessa ja mallin mukaisessa tilanteessa. Tarkastelun tieteellisistä puutteista huolimatta tällainen tarkastelu onnistuu tunnistamaan oikeasuuntaisesti sen kuntajoukon, johon harkinnanvaraista avustusta on perusteltua kohdistaa.

Jatkotoimenpiteenä tarkastelua tulee kehittää ja ottaa tekijöiksi myös muita muuttujia muun muassa kunnan euromääräinen kokonaispanostus.

Edellä on todettu, että malli suosii kuntia, joilla on paremmat, esimerkiksi asukasmäärään ja sijaintiin liittyvät edellytykset järjestää joukkoliikennepalveluja. Tyypillisesti näissä tapauksissa on kyse suurempien kaupunkien kehyskunnista, joissa palvelutaso alkaa ylittää peruspalvelun. Valtion rahoituksen ohjaaminen enenevässä määrin näille seuduille ei ole perusteltua tilanteessa, jossa toisilla kunnilla peruspalvelutason ylläpitämisen kustannukset nousevat kohtuuttomasti. Tavoitteena on, että kaupunkien ympärystäkunnat tekisivät yhteistyötä keskuskaupungin kanssa ja rahoitus ohjattaisiin toisin perustein (joukkoliikenteen osuuden lisääminen). Tätä edesautetaan kaupunkiseutukohtaisilla kehittämisohjelmilla ja niiden toteuttamista edistävillä aiesopimuksilla.

4.3 Pitkäjänteisyys

Työryhmän asettamispäätöksessä todetaan, että työryhmän tehtävänä on myös luoda edellytykset joukkoliikenteen palvelujen pitkäjänteiselle ostolle ja kehittämiselle. Momentin tulee mahdollistaa useampaa vuotta koskevat rahoituspäätökset.

Joukkoliikennelain tullessa voimaan lääninhallituksilla tulee olemaan yhteensä noin 2000 siirtymäajan liikennöintisopimusta ja liikenteen ostosopimusta, joista suurin osa on useampivuotisia sopimuksia. Näiden pitkäjänteisyyttä voidaan periaatteessa varmistaa antamalla talousarviossa näiden sopimusten tekemistä koskeva valtuutus. Valtuutusmenettely edellyttää talousarvioseurannassa kuitenkin yksityiskohtaista seurantaa. Sopimusten suuren määrän takia tämä ei ole perusteltua.

Liikennepalvelujen ostosopimusten pitkäjänteisyyttä varmistetaan ostojen vuosittaisella rytmityksellä. Tämä tarkoittaa sitä, että sopimuksia päättyy ja uusia sopimuksia tehdään mahdollisimman tasaisesti vuosittain, millä saavutetaan riittävä joustomahdollisuus muutos- tai erityistilanteissa. Sopimuksia on edelleen perusteltua tehdä budjettiehdolla.

Toimivaltaisille kaupungeille/seuduille rahoitus ohjataan valtionavustuksena. Valtionavustuksen pitkäjänteisyyttä on mahdollista parantaa aiesopimusmenettelyn avulla.

4.4 Valtion ja kunnan välinen maksuliikenne

Työryhmän tehtävänä on tehdä esitys rahoitusjärjestelyistä ja rahojen siirrosta kunnilta valtionviranomaiselle tilanteessa, jossa kunnat ovat antaneet liikennepalvelujen järjestämisen valtion viranomaiselle. Tämä koskee aluetta, jossa ELY on toimivaltainen viranomainen.

Kohdassa 3.2. selostetun seutulippujärjestelmän hallinnointia ym. koskevassa työssä on päädytty vaihtoehtoon, jossa lääninhallitus/ELY ja kunta tekevät seutulipun hinnoittelua ja korvausta koskevan yhteistyösopimuksen. Sopimuksen perusteella kunta maksaa oman rahoitusosuutensa suoraan liikenteenharjoittajalle tai selvittäjän kautta. Lääninhallituksen/ELYn ja liikenteenharjoittajan välisessä sopimuksessa todetaan vastaava menettely ja määritellään laskutusta varten tarpeellisten seurantatietojen ja raporttien sisältö ja jakelu.

Tämä rahoitusjärjestely soveltuu myös tämän työryhmän esittämään malliin, jossa liikenteestä maksettava korvaus jaetaan ELY:n ja kuntien kesken. Oleellista on, että asiasta on sovittu yhteistyösopimuksessa ja ostosopimuksessa, joiden perusteella kukin taho voi maksaa osuutensa suoraan liikenteenharjoittajalle.

4.5 Momenttirakenne

Joukkoliikennelain myötä toimivaltainen viranomainen tekee linjaliikenneluvis- ta yrittäjien kanssa siirtymäajan liikennöintisopimukset. Seutu- ja kaupunkilippujen säilyttämiseksi toimivaltainen viranomainen sisällyttää sopimukseen seutu- ja kaupunkilippuja koskevan hintavelvoitteen siltä osin kuin kyse on liikenteestä, jossa nämä liput kelpaavat. Asettaessaan hintavelvoitteen toimivaltainen viranomainen määrää näiden lippujen hinnan. Hintavelvoitteesta ei ole kyse silloin, kun yrittäjä päättää itse hinnoista.

Jotta myös ELYjen ja kuntien ostamassa liikenteessä voidaan seutu-, työmatka- ja kaupunkiliput jatkossa säilyttää, täytyy hintavelvoite sisällyttää myös nykyään voimassa oleviin ostoliikennesopimuksiin.

Hintavelvoitteen noudattamisesta maksetaan korvaus, jota määritettäessä ja maksettaessa on noudatettava palvelusopimusasetuksen periaatteita. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että hintavelvoitteen täyttämisestä ei makseta liiallisia korvauksia.

Kun joukkoliikennelain mukaiset siirtymäajan liikennöintisopimukset ja ostoliikennesopimukset umpeutuvat, osa toimivaltaisista viranomaisista alkaa kilpailuttaa liikennekokonaisuuksia. Ostokorvaus määräytyy tällöin tarjouskilpailun perusteella. Erillistä lipputukea ei enää ole, kun seutu- ja kaupunkilippujen hinnat eli hintavelvoite sisältyy tarjouskilpailun ehtoihin. Tämä puoltaa sitä, että kaupunki- ja seutulippujen valtion avustukseen tarkoitettu määräraha yhdistettäisiin alueellisen liikenteen ostoihin ja paikallisen liikenteen valtionavustukseen tarkoitettun määrärahan kanssa.

Työryhmän esittämän mallin lähtökohtana on joukkoliikennepalvelujen tarkastelu liikenteellisinä kokonaisuuksina, joka on myös käyttöoikeussopimusten tekemisen lähtökohtana.

Käyttöoikeussopimus on uusi tapa tehdä joukkoliikenteen palveluhankintoja. Käyttöoikeussopimusten keskeisenä elementtinä on kilpailuttaminen, joskin myös hankinta ilman tarjouskilpailua on mahdollista kynnysarvon alittuessa. Uuteen toimintamalliin siirtymisen myötä valtion talousarviossa olisi perusteltua osoittaa määräraha käyttöoikeussopimusten mukaisten palvelujen rahoitusta varten ja perustaa tätä varten erillinen momentti (kuva 1). Momentin käyttötarkoituksena olisivat sekä ELY:jen tekemien käyttöoikeussopimusten mukaiset ostot että kaupunki/seutuviranomaisten tekemien ostojen avustaminen. Momentin määräraha siirretään asteittain nykyiseltä joukkoliikennemomentilta.

31.30.61 Linja-autolla ja henkilöautolla hoidettavan joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksen rahoitus (siirtomääräraha 3v)

Momentille myönnetään x milj. euroa.

Määrärahaa saa käyttää joukkoliikennelain (/) XX §:n mukaisten valtionavustusten ja valtion kustannusten maksamiseen.

Selvitysoa: Joukkoliikennelain XX §:ää sovelletaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja kuntien tai kuntayhtymien yhdessä sopimien joukkoliikenteen palvelutasojen ja linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimusten kustannusten rahoittamiseen.

Lääninhallitusten ja kuntien ennen joukkoliikennelain voimaantuloa tekemää noin 2000 linja-autoliikennettä koskevaa sopimusta voidaan irtisanoa päättymään 30.6.2014 - 30.6.2017, jos toimivaltainen viranomais on tehnyt päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä. Siirtymäkauden aikana päättyvien sekä muiden kuin käyttöoikeussopimusten kustannuksiin jatketaan valtion rahoitusta momentilta 31.30.63, jonka määrärahan mitoituksessa otetaan huomioon siirtymäkauden aikana uuden lainsäädännön mukaisten käyttöoikeussopimusten rahoittaminen momentilta 31.30.61.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille, kunnille ja kuntayhtymille, jotka uuden lainsäädännön siirtymäkauden aikana yhdessä päättävät joukkoliikenteen palvelutasosta ja käyttöoikeussopimuksista, voidaan myöntää aiheutuneisiin kustannuksiin valtionavustusta tai määrärahaa.

Määrärahan arvioitu käyttö (euroa)

Kunnan tai kuntayhtymän käyttöoikeussopimuksen valtionavustus xxx xxx

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen käyttöoikeussopimuksen määräraha
xxx xxx

Kunnan huomattavan korkeiden kustannusten valtionavustus xx xxx

Yhteensä xxx xxx

Kunnan tai kuntayhtymän käyttöoikeussopimuksen kustannusten valtionavustuksen myöntämisessä otetaan ensi sijassa huomioon (esim.) sellaiset käyttöoikeussopimukset, jotka toteuttavat kattavimmin alueen joukkoliikenteen peruspalvelutasoa. Lisäksi valtionavustuksen myöntämisessä otetaan huomioon.....

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen käyttöoikeussopimuksen määrärahaa käytetään valtion rahoitusosuuden maksamiseen ensi sijassa (esim.) sellaisiin käyttöoikeussopimuksiin, joissa kunnat ovat sitoutuneet maksamaan oman rahoitusosuuden ja jotka toteuttavat kattavimmin alueen joukkoliikenteen palvelutasoa. Lisäksi määrärahan käyttämisessä otetaan huomioon....

Kunnan huomattavan korkeiksi käyttöoikeussopimuksista aiheutuviksi kustannuksiksi katsotaan (esim.) x vuoden aikana kustannukset, jotka uuden lain johdosta lisäävät kunnan rahoitusosuutta vähintään xx prosentilla tai xx eurolla asukasta kohden. Valtionavustusta voidaan myöntää myös (esim.) pitkistä etäisyyksistä tai tieverkon vuoksi kasaantuvasta ylimääräisestä palvelusta aiheutuviin keskimääräistä huomattavasti korkeampiin käyttöoikeussopimuksista kunnalle aiheutuviin kustannuksiin. Lisäksi valtionavustuksen myöntämisessä otetaan huomioon.....

2014 talousarvio

xxx xxx

Kuva 1. Esimerkki käyttöoikeussopimusta koskevasta talousarviomomentista

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA TYÖRYHMÄN ESITYKSET

Työryhmä esittää seuraavia toimenpiteitä:

- **Suunnittelualueen matkustustarpeita tarkastellaan koko alueen liikenteellisenä kokonaisuutena.** Toimivaltaisen viranomaisen johdolla määritetään avoimen joukkoliikenteen palvelutaso yhdessä alueen kuntien ja maakunnan liittojen kanssa sekä toteutetaan riittävä koordinointi yhteistyössä alueen kaupunkiviranomaisen kanssa. Kunnat velvoitetaan osallistumaan alueensa palvelutasonmäärittelyyn ja tuomaan asukkaiden ja elinkeinoelämän matkustustarpeet mukaan palvelutason määrittämiseen.
- **Suunnittelualueella yhteisen näkemyksen kautta toteutettavan joukkoliikenteen sopimuksen mukainen korvaus jaetaan siten, että valtion rahoitusosuus on pääsääntöisesti enintään puolet.** Kyseessä on sekä valtion että kunnan kannalta harkinnanvaraisesta rahoituksesta ilman lakisääteistä rahoitusvelvoitetta. Valtion määrärahan enimmäismäärä päätetään vuosittain eduskunnassa. Yhteisrahoitus edellyttää ELY:n toimivalta-alueella niiden ja kuntien välisiä yhteistyösopimuksia. Lupaviranomaiskaupunkien alueelle valtion rahoitusosuus myönnetään avustuksena toimivaltaiselle viranomaiselle. Suuria kaupunkeja (Helsinki/HSL, Tampere, Turku ja Oulu) tarkastellaan erikseen.
- **Valtio tukee harkinnanvaraisesti niitä kuntia, joille järjestelmän muutos on ilmeisen kohtuuton tai joille alijäämän osuus asukasta kohden muodostuu keskimääräistä huomattavasti korkeammaksi** pitkistä etäisyyksistä tai tieverkon vuoksi kasaantuvasta ylimääräisestä palvelusta johtuen. Jatkotoimenpiteenä tulee määrittää tuen yksityiskohtaiset kriteerit. Liikenne- ja viestintäministeriö/Liikennevirasto tekee palvelutasomääritysten ja linjastosuunnitelmien valmistuttua suunnittelualue- ja kuntakohtaiset koelaskennat alijäämien suuruuksista ja niiden kohdentumisesta kuntaosuuksien kohtuullistamiseksi ja laatii valtakunnallisesti yhtenäiset ja tasapuoliset toimintaperiaatteet.
- **Valtion ja kuntien välinen kustannusten jakoperiaate kirjataan joukkoliikennelakiin.** Siirtymäkautena joukkoliikenteen järjestämisperiaatteet valtion ja kuntien kesken säilyvät nykyisellään siihen saakka kunnes alueelliset palvelutasomäärittelyt on laadittu ja suunnittelukokonaisuudet voidaan toteuttaa.
- **Uuden toimintamallin mukaisten käyttöoikeussopimusten rahoitusta varten perustetaan valtion talousarvioon erillinen momentti** viimeistään vuoden 2014 talousarvioon ja uudet alueet voivat siirtyä uusiin käyttöoikeussopimusjärjestelmiin vaiheittain. Momentin käyttötarkoituksena ovat sekä ELY:n tekemien joukkoliikenteen käyttöoikeussopimusten mukaiset liikenteen ostot että kaupunki/seutuviranomaisten tekemien ostojen avustami-

nen. Momentin määräraha siirretään asteittain nykyiseltä joukkoliikenne-momentilta.

- Liikenne- ja viestintäministeriö **käynnistää pitkämatkaisen bussiliikenteen ja muiden liikennemuotojen rahoituksen työnjaon** periaatteita koskevan jatkotyön.

Työryhmä toteaa, että elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimivalta-alueella valtion rahoitusta koskevia pitkäjänteisiä sopimuksia voidaan tehdä budjettiehdolla. Valtionavustusten pitkäjänteisyyttä on tarvittaessa mahdollista parantaa aiesopimusmenettelyn avulla.

Valtionvarainministeriön eriävä mielipide

Esitän eriävän mielipiteen työryhmän seuraavista ehdotuksista:

1) Olen samaa mieltä työryhmän kanssa seuraavasta ehdotuksesta: ”Valtio tukee harkinnanvaraisesti niitä kuntia, joille järjestelmän muutos on ilmeisen kohtuuton tai joille alijäämän osuus asukasta kohden muodostuu keskimääräistä huomattavasti korkeammaksi”. Harkinnanvarainen valtionavustus ottaa huomioon kuntakohtaiset erityispiirteet ja valtion rahoituksen perussäädös voidaan pitää yksiselitteisen selkeänä. Tämän johdosta yhdyin seuraavaan työryhmän kannanottoon, kun siitä poistetaan sana ”pääsääntöisesti”(poistettava alleviivattuna): ”Suunnittelualueella yhteisen näkemyksen kautta toteutettavan avoimen joukkoliikenteen sopimuksen mukainen korvaus jaetaan siten, että valtion rahoitus on pääsääntöisesti enintään puolet”.

2) Olen samaa mieltä työryhmän kanssa seuraavasta ehdotuksesta: ”Valtion ja kuntien välinen kustannusten jakoperiaate kirjataan joukkoliikennelakiin”. Yli tuhannen liikennöintisopimuksen ylläpitämistä sekä valtion ja kuntien toiminnan ennakoitavuutta tukee se, että valtion ja kuntien kustannustenjaon keskeiset perusteet on kirjattu lakiin. Työryhmä ei kuitenkaan tee konkreettista ehdotusta joukkoliikennelakiin otettavaksi säädökseksi, josta lausunnonantajat ja viime kädessä hallituksen esityksen valmistelijat voivat arvioida työryhmän ehdotusten kokonaisuutta ja säädöskelpoisuutta. Jäljempänä on eriävän mielipiteen ehdotus joukkoliikennelakiin otettavaksi säädökseksi.

45a § Linja-autolla ja henkilöautolla hoidetun joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksen rahoitus

Tämän lain 4 §:n mukaisen joukkoliikenteen palvelutason toteuttamiseksi tehdystä linja-autolla ja henkilöautolla hoidetun joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksesta aiheutuvia kustannuksia voidaan rahoittaa valtion talousarvion määrärahan puitteissa siten kuin tässä pykälässä säädetään.

Valtio voi myöntää kunnalle tai kuntayhtymälle valtionavustusta enintään 50 prosenttia 1 momentissa tarkoitettusta linja-autolla tai henkilöautolla hoidetusta joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksesta kunnalle tai kuntayhtymälle aiheutuviin kustannuksiin.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi käyttää määrärahaa 1 momentissa tarkoitettusta käyttöoikeussopimuksesta aiheutuviin kustannuksiin edellyttäen, että palvelutason ja käyttöoikeussopimuksen hyväksyneet kunnat rahoittavat vähintään 50 prosenttia käyttöoikeussopimuksesta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle aiheutuvista kustannuksista.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi myöntää valtionavustusta kunnalle, jolle 3 momentissa tarkoitettu käyttöoikeussopimuksesta aiheutuu kunnan liikenneoloista johtuvista erityisistä syistä huomattavasti keskimääräistä korkeammat kustannukset.

Tässä laissa säädettyihin valtionavustuksiin sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001).

xx § Siirtymäsäännös

45a §:ä sovelletaan tämän lain voimaantulon jälkeen tehtyyn linja-autolla ja henkilöautolla hoidetun joukkoliikenteen käyttöoikeussopimukseen. Joukkoliikenteen käyttöoikeussopimukseen siirrytään vaiheittain lain siirtymäsäännökset huomioiden.



Esko Tainio

PS. Totean, että työryhmän puheenjohtaja olisi voinut toimia siten, että hallituksen iltakoulussa 8.10.2008 määrittämä rahoitus selvitystyö olisi valmistunut ennen hallituksen joukkoliikennelakiesityksen antamista (HE 110/2009, 26.6.2009).

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuma

Työryhmän puheenjohtajana totean valtiovarainministeriön edustajan eriävän mielipiteen johdosta seuraavaa:

Valtiovarainministeriön edustajan eriävä mielipide on kohdistunut siihen, ettei työryhmä ehdottanut 3.12.2009 voimaan tulevaan joukkoliikennelakiin eriävässä mielipiteessä selostettua lainsäädännöstä.

Ehdotettu pykäläluonnos on säädösteknisesti puutteellinen. Siinä ei ole otettu huomioon joukkoliikennelain sisältöä kokonaisuutena, mistä johtuen siitä aiheutuisi ongelmia lakia sovellettaessa. Näitä puutteita ei voida korjata pikaisesti. Tämän vuoksi pykäläehdotusta ei ole sisällytetty sellaisenaan työryhmän mietintöön, vaan itse asia on selostettu mietinnön tekstissä. Jatkovalmistelussa asiaan on syytä palata.



Mikael Nyberg

Suomen kuntaliiton lausuma

Työryhmä on selvittänyt perusteellisesti vaikeaa kysymystä joukkoliikenteen rahoituksen uudistamisesta.

Eräät kuntien kannalta keskeiset asiat jäävät mietinnössä avoimeksi. Siksi haluan jatkotyötä varten täsmentää kantojani.

Valtion tulee kantaa vastuunsa joukkoliikenteen rahoituksesta. Valtion tulee vastata siitä, että joukkoliikenteen peruspalvelutaso turvataan koko maassa. Rahoitusvastuuta ei saa ainakaan enenevässä määrin siirtää kunnille.

Mm. hallituksen ilmasto- ja energiapoliittiset linjaukset edellyttäisivät myös valtiovarainministeriön myönteistä suhtautumista joukkoliikenteen edistämiseen

Laskelmien mukaan lupakaupunkien osalta valtion ja kuntien rahoitusosuudet säilyisivät ennallaan. Maaseutukunnissa valtion nykyistä rahoitusvastuuta siirrettäisiin kunnille. Vaikka laskelmat ovat vain suuntaa-antavia, tällaista rahoitusvastuun siirtoa valtiolta kunnille ei tule tehdä. Valtiovarainministeriön edustajan eriävä mielipide merkitsisi rahoitusvastuun vielä suurempaa siirtämistä kunnille.

Valtion vastuulla tulee olla riittävän valtakunnallisen peruspalvelutasoisen palveluverkon, nimenomaan pitkien runkoliikenneverkkojen turvaaminen. Muussa tapauksessa on vaarana, että joukkoliikenteen peruspalvelutasoa ei pystytä turvaamaan.

Koska muutos kohtelee kuntia eri tavoin, on välttämätöntä, että valtio tukee kuntia, joille järjestelmän muutos on kohtuuton tai joille liikenteen alijäämän osuus asukasta kohden on keskimääräistä huomattavasti korkeampi. Jo nyt on nähtävissä, että muutos voi olla yksittäisten kuntien kannalta kohtuuton. Siksi työryhmän ehdottamat koelaskennat ovat erityisen tärkeitä.



Leena Karessuo

LIITE 1: TYÖRYHMÄN ASETTAMISKIRJE 11.11.2008

LIITE 2: TYÖRYHMÄN TOIMEKSIANTOAJAN PIDENTÄMINEN 9.9.2009

11.11.2008

Joukkoliikenteen julkisen rahoitusjärjestelmän uudistaminen**Asettaminen**

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut työryhmän uudistamaan joukkoliikenteen julkista rahoitusjärjestelmää

Toimikausi

12.11.2008 - 28.02.2009

Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistelemassa henkilöliikennelain kokonaisuudistusta ja EU:n palvelusopimusasetuksen täytäntöönpanoa. Uuden joukkoliikennelain on tarkoitus tulla voimaan yhtä aikaa palvelusopimusasetuksen kanssa 3.12.2009.

Edellä mainitun lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt laajan joukkoliikenteen kehittämisohjelman, johon kuuluu myös eri osapuolten roolien selkeyttäminen ja yhteistyön parantaminen.

Edellä mainittuihin töihin liittyy keskeisesti joukkoliikenteen rahoitusjärjestelmän uudistaminen ja nykyaikaistaminen siten, että se edesauttaa parhaalla mahdollisella tavalla liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Nykyinen henkilöliikennelaki (343/1991) ja siihen liittyvä joukkoliikenteen valtionavustusasetus (62/2002) ovat perusteena yli kymmenelle erilaiselle valtion tuelle ja ostolle. Lisäksi valtiontalousarviossa on ilman laki- tai asetusperusteita olevia harkinnanvaraisia valtion joukkoliikennetukia.

Valtion rahoitusosuudet vaihtelevat 30 -100%:iin ja siksi valtion tukikohteet, tukitasot ja työnjako kuntien kanssa tarvitsevat uudelleen arviointia. Edellytykset pitkäjänteiselle joukkoliikenteen palvelujen järjestämiselle ovat heikot, kun nykyisillä säännöksillä valtion tuet päätetään lähinnä budjettivuositain. Myös valtion ja kuntien joukkoliikenneyhteistyö arvioidaan vuosittain vaikka monissa kunnissa joukkoliikenne kilpailutetaan monivuotisilla sopimuksilla.

Joukkoliikenteen julkisella rahoituksella turvataan ensisijaisesti joukkoliikenteen peruspalvelutasoa ja edistetään joukkoliikenteen käyttöä siellä, missä liikennejärjestelmän toimivuus ja liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen edellyttävät joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamista. Peruspalvelutason turvaaminen liittyy erityisesti haja-asutusalueisiin ja pieniin kaupunkiseutuihin. Myös kaukoliikenteessä peruspalvelutason

toteutuminen voi edellyttää liikenteen ostoja.

Peruspalvelutason turvaamisen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisen lisäksi joitakin liikennepalveluja ostetaan alueiden kehittämisen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamisen näkökulmasta. Tällaisia liikenteitä ovat Merenkurkun liikenne, Kemijärven yöjunaliikenne sekä Savonlinnan ja Varkauden lentoliikenne.

Uudessa joukkoliikennelaissa määritellään linja-autoliikenteen ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset. Viranomaisvalintoihin vaikuttaa keskeisesti käynnissä oleva aluehallintouudistus sekä LVM:n väylävirastaselvitys.

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on, että joukkoliikenteen palveluja pystytään tarkastelemaan ja suunnittelemaan suurempina alueellisina kokonaisuuksina ilman kuntarajoitteita. Tämä merkitsee mahdollisuutta, jossa kunnat voivat siirtää sisäisten kuljetustensa järjestämiseen liittyviä tehtäviään alueelliselle elinkeino-, liikenne- ja luonnonvarakeskuskelle (ELLU). Tämä edellyttää menettelytapaa, jolla kunnat siirtävät kuljetusten järjestämiseen varatut määrärahat ELLU:n käytettäväksi.

Tehtävä

Työryhmän tehtävänä on

1. Määrittää valtion rahoituksen piiriin kuuluva joukkoliikenne sekä määrittää valtion ja kuntien työnjako sekä kustannusten jaon perusteet palvelujen järjestämisessä ja kehittämisessä.
2. Suunnitella joukkoliikennemomentin rakenne siten, että se olisi mahdollisimman selkeä ja johdonmukainen ja loisi mahdollisimman hyvät edellytykset valtion rahoituksen vaikuttavuuden parantamiselle.
3. Luoda edellytykset joukkoliikenteen palvelujen pitkäjänteiselle ostolle ja kehittämiselle. Momentin tulee mahdollistaa useampaa vuotta koskevat rahoituspäätökset mm. liikennepalvelujen ostot ja kaupunkiseutukohtaiset aiesopimukset.
4. Tehdä esitys rahoitusjärjestelyistä ja rahojen siirrosta kunnilta valtionviranomaiselle tilanteessa, jossa kunnat ovat antaneet liikennepalvelujen järjestämisen valtion viranomaiselle.
5. Tehdä esitys menettelytavasta, jolla joukkoliikennemomentin alueellinen joukkoliikenne-rahoitus jaetaan alueellisten viranomaisten käyttöön.

Työryhmän on otettava huomioon käynnissä oleva joukkoliikenteen kehittämisohjelma ja siinä esiin tulevat näkökohdat. Työryhmän annettava 31.1.2009 mennessä välimietintö, jossa on esitykset valtion joukkoliikenne-rahoituksen pääasiallisista käyttötarkoituksista ja tehtävään 4 liittyvästä rahojen siirrosta.

Organisointi

Puheenjohtaja Mikael Nyberg, hallitusneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

Esko Tainio, budjettineuvos, valtiovarainministeriö

Leena Karessuo, johtaja, Suomen Kuntaliitto

Pekka Rintamäki, liikennehallintopäällikkö, Etelä-Suomen lääninhallitus

Seppo Huttunen, ylitarkastaja, Itä-Suomen lääninhallitus

Jaana Kuusisto, talousjohtaja, liikenne- ja viestintäministeriö

Tuula Ikonen, hallitusneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

Merja Nikkinen, ylitarkastaja, liikenne- ja viestintäministeriö

Marcus Merin, yli-insinööri, liikenne- ja viestintäministeriö

Työryhmän sihteereinä toimivat Merja Nikkinen ja Katariina Myllärniemi liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmä voi työnsä aikana kuulla ulkopuolisia asiantuntijoita.

Kustannukset ja rahoitus

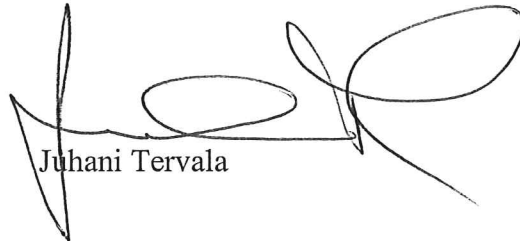
Työryhmä työskentelee virkatyönä ilman eri korvausta.

Liikenneministeri



Anu Vehviläinen

Osastopäällikkö,
ylijohtaja



Juhani Tervala

LIITTEET

JAKELU

Päätöksessä mainitut

TIEDOKSI

Valtiovarainministeriö
Suomen Kuntaliitto
Itä-Suomen lääninhallitus
Liikenne- ja viestintäministeriö
- Ministeriön viestintä
- Liikennepolitiikan osasto
- Viestintämarkkinaosasto
- Taloushallinto
- HARE-rekisteri

LVM120:00/2008

9.9.2009

Jakelussa mainituille

Viite Liikenne- ja viestintäministeriön asettamispäätös LVM120:00/2008

Asia Työryhmän määrääjän pidentäminen

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti viitekohdan kirjeellään LVM120:00/2008 11.11.2008 työryhmän uudistamaan joukkoliikenteen julkista rahoitusjärjestelmää. Työryhmän perustamisen taustalla on EU:n palvelusopimusasetuksen täytäntöönpano, henkilöliikennelain kokonaisuudistus sekä joukkoliikenteen kehittämisohjelma.

Työryhmän tehtävänä oli määrittää valtion rahoituksen piiriin kuuluva joukkoliikenne sekä valtion ja kuntien työnjako sekä kustannusten jaon perusteet palvelujen järjestämisessä ja kehittämisessä. Työryhmän tuli suunnitella joukkoliikennemomentin rakenne siten, että se olisi mahdollisimman selkeä ja johdonmukainen ja loisi mahdollisimman hyvät edellytykset valtion rahoituksen vaikuttavuuden parantamiselle. Työryhmän tehtävänä oli myös luoda edellytykset joukkoliikenteen palvelujen pitkäjänteiselle ostolle ja kehittämiselle. Momentin tuli mahdollistaa useampaa vuotta koskevat rahoituspäätökset mm. liikennepalvelujen ostot ja kaupunkiseutukohtaiset aiesopimukset. Työryhmän tuli tehdä esitys rahoitusjärjestelyistä ja rahojen siirrosta kunnilta valtion viranomaiselle tilanteessa, jossa kunnat ovat antaneet liikennepalvelujen järjestämisen valtion viranomaiselle sekä tehdä esitys menettelytavasta, jolla joukkoliikennemomentin alueellinen joukkoliikennerahoitus jaetaan alueellisten viranomaisten käyttöön.

Työryhmän tuli saada työnsä valmiiksi 28.2.2009 mennessä.

Rahoitustyöryhmän työtä on tehty samaan aikaan joukkoliikennelain valmistelun kanssa. Joukkoliikennelain sisältöä on muutettu valmisteluvaiheessa useasti esimerkiksi siirtymäsäännösten osalta, mikä on vaikeuttanut rahoitustyöryhmän työtä. Lain täytäntöönpanotoimiin ei ole voitu ryhtyä ennen kuin lain lopullinen sisältö on ollut selvillä.

Rahoitustyöryhmän työhön liittyy keskeisesti myös seutulippujärjestelmän hallinnoinnin, hinnoittelun ja korvauksen uudistaminen. Em. asioita on työstänyt rahoitustyöryhmän rinnalla erillinen työryhmä, jonka työ jatkuu edelleen. Seutulippujärjestelmän hallinnoinnin, hinnoittelun ja korvauksen uudistamiseen liittyvät asiat sisältyvät kiinteästi rahoitustyöryhmän työhön.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Telekopio
PL 31 00023 Valtioneuvosto kirjaamo@mintc.fi info@mintc.fi	Eteläesplanadi 16-18, Helsinki	(09) 160 02	(09) 160 28596 (09) 160 28590 (tiedotus)

Rahoitustyöryhmän työn loppuun saattamiseksi työryhmän määräaikaa tulee jatkaa 30. päivään marraskuuta 2009 saakka.

Liikenneministeri

Anu Vehviläinen

Kansliapäällikkö

Harri Pursiainen

Tiedoksi Työryhmän puheenjohtaja, jäsenet ja sihteerit
HARE
LPO:n jory